

Ordinanza concernente il servizio della sicurezza aerea (OSA)

del 18 dicembre 1995 (Stato 23 giugno 2015)

Il Consiglio federale svizzero,

visti gli articoli 40–40g, 49, 101b, 107a capoverso 4 e 108a capoverso 3 della legge federale del 21 dicembre 1948¹ sulla navigazione aerea (LNA);
visti gli articoli 37a–37f della legge federale del 22 marzo 1985² concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUMin);
in esecuzione della Convenzione del 7 dicembre 1944³ relativa all'aviazione civile internazionale (Convenzione di Chicago),
dell'accordo multilaterale del 12 febbraio 1981⁴ sulle tasse di rotta e dell'accordo del 21 giugno 1999⁵ tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo,
in particolare del regolamento (CE) n. 549/2004⁶, del regolamento (CE) n. 550/2004⁷ e del regolamento (CE) n. 1794/2006⁸ nella versione vincolante per la Svizzera conformemente al numero 5 dell'allegato all'Accordo,⁹

ordina:

Capitolo 1:¹⁰ Disposizioni generali

Art. 1 Estensione

¹ Il servizio della sicurezza aerea comprende:¹¹

RU 1996 595

¹ RS 748.0

² RS 725.116.2

³ RS 0.748.0

⁴ RS 0.748.112.12

⁵ RS 0.748.127.192.68

⁶ Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («Regolamento quadro»).

⁷ Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo («Regolamento sulla fornitura dei servizi»).

⁸ Regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea.

⁹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 14 giu. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2013 1919).

¹⁰ L'unità di partizione «Sezione» è stata sostituita da «Capitolo» in tutto il presente testo giusta il n. I dell'O del 29 giu. 2011, in vigore dal 1° ago. 2011 (RU 2011 3503).

¹¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 gen. 2001, in vigore dal 1° gen. 2001 (RU 2001 514).

- a. *il servizio del controllo della circolazione aerea;*
- b.¹² ...
- c. *il servizio d'informazione di volo;*
- d. *il servizio delle telecomunicazioni aeronautiche;*
- e. *il servizio d'allarme;*
- f. *il servizio tecnico;*
- g. *il servizio di calibrazione radioelettrica delle assistenze alla navigazione;*
- h. *il servizio degli ostacoli alla navigazione aerea;*
- i.¹³ *il servizio d'informazione aeronautica;*
- k.¹⁴ *il servizio civile della meteorologia aeronautica.*

2 ...¹⁵

³ In situazioni particolari o straordinarie, i servizi della sicurezza aerea civile sono assicurati finché è necessario. Il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS) prende le misure necessarie con il consenso del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC).¹⁶

Art. 2¹⁷ Competenze

¹ Previa consultazione delle Forze aeree, l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) emana istruzioni sui dettagli tecnici e amministrativi del servizio della sicurezza aerea. Dopo aver consultato le Forze aeree e Skyguide, l'UFAC (art. 62a e 62b della L del 21 mar. 1997¹⁸ sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione) definisce la struttura e le classi dello spazio aereo e le pubblica nella Pubblicazione d'informazioni aeronautiche. È competente per la cura dei servizi di cui all'articolo 1 capoverso 1 lettera h.¹⁹

² I servizi di cui all'articolo 1 capoverso 1 lettere a-g e i sono affidati a «Skyguide Società Anonima Svizzera per i Servizi della Navigazione Aerea civili e militari» (Skyguide) che è ATS-Authority ai sensi degli allegati 2 e 11 della Convenzione del 7 dicembre 1944²⁰ relativa all'aviazione civile internazionale (OACI, all. 2 e 11). I

¹² Abrogata dal n. I dell'O del 24 gen. 2001, con effetto dal 1° gen. 2001 (RU **2001** 514).

¹³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 gen. 2001, in vigore dal 1° gen. 2001 (RU **2001** 514).

¹⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 gen. 2001, in vigore dal 1° gen. 2001 (RU **2001** 514).

¹⁵ Abrogato dal n. I dell'O del 24 gen. 2001, con effetto dal 1° gen. 2001 (RU **2001** 514).

¹⁶ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 gen. 2001, in vigore dal 1° gen. 2001 (RU **2001** 514).

¹⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 gen. 2001, in vigore dal 1° gen. 2001 (RU **2001** 514).

¹⁸ RS **172.010**

¹⁹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 giu. 2011, in vigore dal 1° ago. 2011 (RU **2011** 3503).

²⁰ RS **0.748.0**

compiti della sicurezza aerea sono descritti nell'allegato 1.²¹ Sotto la propria responsabilità, Skyguide può affidare a terzi singoli compiti.

³ Dopo aver consultato Skyguide e aver determinato l'onere dei costi, l'UFAC²² può d'intesa con le Forze aeree²³ obbligare Skyguide a fornire temporaneamente e in singoli casi altre prestazioni in materia di sicurezza aerea.

⁴ L'Ufficio federale di meteorologia e climatologia (MeteoSvizzera) garantisce il servizio civile della meteorologia aeronautica giusta l'articolo 1 capoverso 1 lettera k ed è Meteorological Authority ai sensi dell'OACI, allegato 3. Il DATEC fissa le modalità d'intesa con il Dipartimento federale dell'interno.

⁴ L'UFAC può affidare determinati servizi destinati ad aerodromi svizzeri vicini alla frontiera a organi esteri della sicurezza aerea.

⁵ Le modalità relative ai servizi sono convenute tra i fornitori delle prestazioni e la clientela, nell'ambito delle prescrizioni nazionali e internazionali; l'UFAC e le Forze aeree partecipano alle trattative. In caso di mancato accordo tra le parti, l'UFAC decide d'intesa con le Forze aeree e dopo aver consultato gli interessati.

⁶ Le Forze aeree assicurano la condotta strategica delle missioni militari e delega la loro esecuzione a Skyguide.

⁷ Le Forze aeree e Skyguide disciplinano di comune accordo i rapporti di proprietà degli impianti e degli edifici necessari per adempiere i compiti nell'ambito dei voli militari.

⁸ Di norma, l'UFAC svolge i negoziati con autorità o organizzazioni nazionali o estere nella misura in cui non riguardino solo interessi puramente militari; Skyguide può partecipare a tali negoziati. L'UFAC può incaricare Skyguide di svolgere i negoziati in casi specifici.

⁹ Skyguide svolge i negoziati e conclude contratti nell'ambito delle sue competenze d'esercizio, di natura tecnica e commerciale.

Art. 2a²⁴ Precedenza di utilizzazione dello spazio aereo

¹ Nell'utilizzazione dello spazio aereo occorre tenere parimenti conto degli interessi civili e militari nazionali.

² D'intesa con le Forze aeree e dopo aver consultato Skyguide, l'UFAC emana istruzioni concernenti la precedenza di utilizzazione degli spazi aerei e delle rotte ATS per disciplinare i conflitti d'interessi.

²¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 giu. 2011, in vigore dal 1° ago. 2011 (RU 2011 3503).

²² Nuova espr. giusta il n. I dell'O del 29 giu. 2011, in vigore dal 1° ago. 2011 (RU 2011 3503). Di detta mod. è tenuto conto in tutto il presente testo.

²³ Nuova espr. giusta il n. I dell'O del 29 giu. 2011, in vigore dal 1° ago. 2011 (RU 2011 3503). Di detta mod. è tenuto conto in tutto il presente testo.

²⁴ Introdotto dal n. I dell'O del 24 gen. 2001, in vigore dal 1° gen. 2001 (RU 2001 514).

Art. 3²⁵ Prescrizioni d'esercizio

¹ Le norme e raccomandazioni dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI), stipulate negli allegati determinanti della Convenzione del 7 dicembre 1944²⁶ relativa all'aviazione civile internazionale (Convenzione) nonché le prescrizioni tecniche che vi si riferiscono e le prescrizioni vincolanti dell'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol)²⁷ sono direttamente applicabili per l'attuazione dei servizi di sicurezza aerea e per il disciplinamento delle tasse. Sono fatte salve le deroghe autorizzate dall'UFAC o notificate dalla Svizzera in virtù dell'articolo 38 di detta Convenzione.

² L'UFAC può d'intesa con le Forze aeree emanare istruzioni tecniche o d'esercizio complementari. Per i settori puramente militari, le Forze aeree può d'intesa con l'UFAC emanare istruzioni supplementari.

³ Prima di emanare, modificare o abrogare prescrizioni di diritto aeronautico concernenti il servizio della sicurezza aerea, occorre consultare Skyguide. Essa può sottoporre all'UFAC proposte o suggerimenti.

Art. 3a²⁸ Incidenti particolari

Skyguide annuncia immediatamente all'UFAC gli incidenti particolari come le quasi-collisioni, le infrazioni alle istruzioni dei servizi della sicurezza aerea ecc. Le quasi-collisioni devono inoltre essere annunciate all'UFAC d'inchiesta sugli infortuni aeronautici. Se sono coinvolti aeromobili militari, l'UFAC informa le Forze aeree.

Art. 4 Spese

¹ Le spese per i servizi di sicurezza aerea forniti conformemente all'articolo 2 sono iscritte nei preventivi degli organi interessati.

² Le spese per voli esenti da tasse sono iscritte nel preventivo dell'UFAC nella misura in cui non siano comprese nelle basi di calcolo per la determinazione delle tasse.

²⁵ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 gen. 2001, in vigore dal 1° gen. 2001 (RU 2001 514).

²⁶ RS 0.748.0

²⁷ Questi documenti possono essere ottenuti presso l'Ufficio federale dell'aviazione civile, Maulbeerstrasse 9, 3003 Berna.

²⁸ Introdotta dal n. I dell'O del 24 gen. 2001, in vigore dal 1° gen. 2001 (RU 2001 514).

Capitolo 2: Skyguide²⁹**Art. 5** Consiglio d'amministrazione e gestione delle azioni³⁰

¹ I membri del Consiglio d'amministrazione e il presidente di Skyguide sono designati dall'assemblea generale.³¹

² L'UFAC gestisce le azioni della Confederazione.

Art. 6³²**Art. 7** Formazione

¹ Skyguide provvede alla formazione del suo personale.³³ Può formare controllori della navigazione aerea conformemente alle prescrizioni legali e può anche mettere a disposizione di terzi i suoi servizi per la formazione del personale.

² L'UFAC e le Forze aeree possono obbligare Skyguide a formare, contro remunerazione, il personale della sicurezza aerea di terzi.³⁴

Art. 8³⁵ Contratti collettivi di lavoro

Skyguide deve vigilare affinché il servizio della sicurezza aerea non venga intralciato da scioperi, serrate o boicottaggi o da altre misure rivendicative.³⁶ A seconda delle possibilità, conclude a tal fine contratti collettivi di lavoro con il suo personale.

Art. 9³⁷ Finanziamento

Skyguide finanzia i suoi compiti segnatamente per mezzo:

- a. della riscossione di tasse (art. 49 LNA);
- b. degli indennizzi previsti dalle convenzioni internazionali;
- c. dei contributi della Confederazione per la copertura delle perdite di proventi all'estero (art. 12):

²⁹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 gen. 2001, in vigore dal 1° gen. 2001 (RU 2001 514).

³⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 gen. 2001, in vigore dal 1° gen. 2001 (RU 2001 514).

³¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 gen. 2001, in vigore dal 1° gen. 2001 (RU 2001 514).

³² Abrogato dal n. I dell'O del 29 giu. 2011, con effetto dal 1° ago. 2011 (RU 2011 3503).

³³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 gen. 2001, in vigore dal 1° gen. 2001 (RU 2001 514).

³⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 gen. 2001, in vigore dal 1° gen. 2001 (RU 2001 514).

³⁵ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 19 mag. 1999, in vigore il 1° giu. 1999 (RU 1999 1722).

³⁶ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 gen. 2001, in vigore dal 1° gen. 2001 (RU 2001 514).

³⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 giu. 2011, in vigore dal 1° ago. 2011 (RU 2011 3503).

- d. degli indennizzi della Confederazione per i voli esenti da tasse (art. 34);*
- e. degli indennizzi della Confederazione per i voli militari (art. 37);*
- f. degli introiti provenienti da altre prestazioni.*

Capitolo 3:³⁸ Finanziamento del servizio della sicurezza aerea

Sezione 1: Disposizioni generali

Art. 10 Limitazione del campo d'applicazione del regolamento (CE) n. 1794/2006

In applicazione dell'articolo 1 capoverso 5 del regolamento (CE) n. 1794/2006 il regolamento (CE) n. 1794/2006 non vale per gli aerodromi della categoria II secondo l'articolo 25.

Art. 11 Limitazione delle sovvenzioni incrociate

¹ Gli introiti provenienti dalle tasse di rotta e gli indennizzi della Confederazione per servizi della sicurezza aerea di rotta non devono essere impiegati per finanziare i costi di servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo.

² Gli introiti provenienti dalle tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo e gli indennizzi della Confederazione per la sicurezza di avvicinamento e di decollo di una determinata categoria di aerodromo non devono essere impiegati per finanziare i costi di servizi della sicurezza aerea di rotta o della sicurezza di avvicinamento e di decollo di un'altra categoria di aerodromo.

³ Gli introiti provenienti dalle tasse della sicurezza aerea e gli indennizzi della Confederazione di una zona di tariffazione secondo l'articolo 13 non devono essere impiegati per finanziare i costi di servizi della sicurezza aerea di un'altra zona di tariffazione.

Art. 12 Copertura delle perdite di proventi di Skyguide all'estero

¹ La Confederazione può indennizzare Skyguide, nei limiti dei crediti stanziati, per le perdite annuali di proventi dovute alla fornitura di servizi della sicurezza aerea all'estero. Per l'allestimento del preventivo Skyguide comunica all'UFAC una stima delle perdite di proventi presumibili.

² Un'impresa di revisione sotto sorveglianza statale secondo l'articolo 7 della legge federale del 16 dicembre 2005³⁹ sull'abilitazione e la sorveglianza dei revisori e l'UFAC esaminano l'ammontare effettivo delle perdite di proventi al termine dell'esercizio. I costi dell'esame sono a carico di Skyguide.

³⁸ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 giu. 2011, in vigore dal 1° ago. 2011 (RU 2011 3503).

³⁹ RS 221.302

³ Se dall'esame risulta che nell'anno considerato la Confederazione ha versato indennizzi più elevati delle perdite di proventi effettive, la differenza è addebitata a Skyguide nell'anno successivo.

⁴ Skyguide comunica all'UFAC su richiesta tutte le informazioni necessarie per determinare l'importo da versare.

⁵ L'UFAC conclude con Skyguide ogni anno un accordo d'indennizzo. Tale accordo disciplina in particolare i contributi che la Confederazione è tenuta a versare nell'anno considerato e le modalità per il versamento.

Art. 13 Disposizioni generali sulle zone di tariffazione

Lo spazio aereo svizzero è suddiviso in diverse zone di tariffazione per il servizio della sicurezza aerea di rotta e della sicurezza di avvicinamento e di decollo. In ogni zona di tariffazione:

- a. *è applicata una tariffa delle tasse unitaria;*
- b. *funge da base di calcolo la somma dei costi di tutti i servizi della sicurezza aerea forniti in quella zona; ed*
- c. *è responsabile per la sicurezza di avvicinamento e di decollo lo stesso fornitore di servizi di navigazione aerea.*

Art. 14 Base di calcolo

¹ Le tasse di sicurezza aerea sono calcolate in base alla valutazione periodica dei futuri costi per i servizi e le installazioni, dedotti eventuali contributi e donazioni da parte della Confederazione o di terzi secondo gli articoli 12, 29, 31 e 34. Disavanzi o eccedenze del periodo di tariffazione precedente sono presi in considerazione.

² Sono fatte salve le disposizioni nella legislazione europea concernenti l'elaborazione dei piani di prestazione e la ripartizione del rischio del costo e del traffico nell'ambito dei servizi della sicurezza aerea. Determinanti sono in particolare le disposizioni degli articoli 6a e 11 del regolamento (CE) n. 1794/2006.

Art. 15 Ponderazione delle tariffe delle tasse

Le tariffe delle tasse sono ponderate:

- a. *per le tasse di rotta, secondo il peso massimo ammissibile al decollo dell'aeromobile e l'itinerario di volo; e*
- b. *per le tasse di avvicinamento e di decollo, secondo il peso massimo ammissibile al decollo dell'aeromobile.*

Art. 16 Debitori di tasse di sicurezza aerea

¹ Le tasse di sicurezza aerea sono dovute dal detentore dell'aeromobile.

² Se il detentore è ignoto, le tasse sono dovute dal proprietario dell'aeromobile.

Art. 17 Provvedimenti in caso di mancato pagamento delle tasse

¹ Se il debitore non paga le tasse di sicurezza aerea fatturate, scaduto il termine del primo richiamo, l'organo responsabile del finanziamento dei servizi della sicurezza aerea può, d'intesa con l'UFAC, negare a tale debitore la fornitura di servizi di sicurezza aerea.

² Skyguide può su richiesta di Eurocontrol negare prestazioni a detentori di aeromobili, se questi allo scadere del termine del primo richiamo non hanno ancora pagato le tasse di sicurezza aerea fatturate da Eurocontrol.

³ Skyguide stipula a questo scopo con Eurocontrol un accordo per disciplinare in particolare gli aspetti relativi alla responsabilità civile, alla protezione dei dati e allo scambio d'informazioni.

⁴ I detentori sono informati prima del decollo sull'imminente rifiuto di fornire una prestazione secondo i capoversi 1 e 2.

Art. 18 Pubblicazione delle tasse

Il tariffario della sicurezza aerea è pubblicato dall'UFAC nella Pubblicazione d'informazioni aeronautiche della Svizzera (Aeronautical Information Publication, AIP)⁴⁰.

Sezione 2: Finanziamento dei servizi della sicurezza aerea di rotta**Art. 19** Zona di tariffazione

La Regione d'informazione di volo Svizzera (Flight Information Region, FIR e Upper Flight Information Region, UIR) nella quale sono forniti servizi della sicurezza aerea di rotta costituisce l'unica zona di tariffazione per le tasse di rotta.

Art. 20 Finanziamento

Il finanziamento dei servizi della sicurezza aerea di rotta incombe a Skyguide.

Art. 21 Tasse di rotta

¹ Per l'utilizzazione dei servizi e degli impianti messi a disposizione per il sorvolo dello spazio aereo sottoposto alla responsabilità della Svizzera Skyguide riscuote una tassa di rotta per ogni volo.

² Skyguide fissa la tariffa delle tasse.

³ Ai fini del calcolo della base di costo per le tasse della sicurezza aerea delle rotte, Skyguide compila e trasmette all'UFAC le tabelle di rapportazione consolidate di cui agli allegati II e III dei Principi per fissare la base di costo per le tasse dei servizi di rotta e per il calcolo delle quote unitarie di Eurocontrol (Principes d'établissement

⁴⁰ L'AIP può essere richiesta gratuitamente presso Skyguide, Casella postale 23, 8602 Wangen bei Dübendorf.

de l'assiette des coûts pour les redevances des services de route et principes de calcul des taux unitaires⁴¹).

⁴ I fornitori dei singoli servizi della sicurezza aerea nella zona di tariffazione secondo l'articolo 19 trasmettono a Skyguide almeno le informazioni necessarie sotto forma di tabelle di rapportazione secondo il capoverso 3. Essi si attengono alle scadenze fissate da Skyguide.

Sezione 3: Finanziamento dei servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo nella categoria di aerodromi I (aeroporti nazionali)

Art. 22 Zona di tariffazione nella categoria di aerodromi I

Gli aerodromi della categoria I conformemente all'allegato 2 (aeroporti nazionali) costituiscono, per quanto riguarda il finanziamento dei servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo, una zona di tariffazione.

Art. 23 Finanziamento

Il finanziamento dei servizi della sicurezza aerea per gli aerodromi della categoria I incombe al fornitore del servizio di navigazione aerea.

Art. 24 Tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo

¹ Per l'utilizzazione dei servizi e degli impianti messi a disposizione per l'avvicinamento e il decollo negli aerodromi della categoria I è riscossa una tassa per ogni avvicinamento.

² Ai fini del calcolo della base di costo per le tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo, il fornitore dei servizi di navigazione aerea compila e trasmette all'UFAC le tabelle di rapportazione consolidate di cui agli allegati II e VI del regolamento (CE) n. 1794/2006.

³ I fornitori di singoli servizi della sicurezza aerea negli aerodromi della categoria I trasmettono al fornitore dei servizi di navigazione aerea almeno le informazioni necessarie sotto forma di tabelle di rapportazione secondo il capoverso 2. Essi si attengono alle scadenze fissate da Skyguide.

⁴ Le tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo sono fissate e rimosse dal fornitore dei servizi di navigazione aerea. Questi può delegare l'incasso all'esercente dell'aerodromo.

⁴¹ I Principi possono essere richiesti gratuitamente presso Eurocontrol (www.eurocontrol.int) oppure Rue de la Fusée 96, 1130 Bruxelles, Belgio) oppure possono essere consultati presso l'UFAC.

Sezione 4: Finanziamento dei servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo nella categoria di aerodromi II

Art. 25 Zone di tariffazione nella categoria di aerodromi II

Ogni aerodromo della categoria II conformemente all'allegato 2 costituisce per quanto riguarda il finanziamento dei servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo una zona di tariffazione a sé.

Art. 26 Costituzione di zone di tariffazione comuni

¹ Su richiesta di un esercente dell'aerodromo l'UFAC può raggruppare più aerodromi della categoria II in una zona di tariffazione comune per le tasse di avvicinamento e di decollo (art. 49 cpv. 5 LNA). Per revocare una zona di tariffazione comune è pure necessario presentare una richiesta all'UFAC.

² Chiunque chiede all'UFAC di modificare le zone di tariffazione deve provvedere a consultare preventivamente le cerchie interessate e allegare alla richiesta l'esito della consultazione.

Art. 27⁴² Finanziamento

Il finanziamento dei servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo negli aerodromi della categoria II incombe all'esercente dell'aerodromo.

Art. 28 Tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo

¹ Una tassa è riscossa per ogni avvicinamento in caso di utilizzazione dei servizi e degli impianti messi a disposizione per l'avvicinamento e il decollo negli aerodromi della categoria II.

² Per il calcolo delle tasse si applicano le disposizioni contenute nel capitolo III capoversi 44, 45 numero iii, 46, 47 numeri iii-iv e vi-viii nonché 48 del documento 9082 «ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigations Services» (8ª edizione, 2009)⁴³.

³ È possibile prevedere tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo ridotte per i voli d'istruzione e i voli che si servono in misura minore di servizi della sicurezza aerea.

⁴ Le tasse sono fissate e riscosse dall'organo responsabile del finanziamento conformemente all'articolo 27. Esso può delegare l'incasso a terzi.

⁴² Correzione del 23 giu. 2015 (RU 2015 2045).

⁴³ Il documento può essere richiesto presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (Groupe de la vente des documents, 999, rue de l'Université, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7; www.icao.int) oppure consultato gratuitamente presso l'UFAC.

Art. 29 Finanziamento della Confederazione per la sicurezza di avvicinamento e di decollo: principio e calcolo

¹ La Confederazione versa ogni anno su richiesta aiuti finanziari per la sicurezza di avvicinamento e di decollo negli aerodromi della categoria II.

² L'importo totale degli aiuti finanziari accordati secondo il presente articolo non deve superare i crediti provenienti dall'imposta sugli oli minerali concessi per l'anno considerato per i servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo.

³ Le richieste di aiuti finanziari devono essere presentate all'UFAC al più tardi entro la fine di marzo per l'anno corrente. La richiesta deve essere corredata di una previsione dei costi e dei ricavi, compresi i contributi secondo gli articoli 31 e 34.

⁴ L'ammontare delle tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo riscosse negli aerodromi che beneficiano di aiuti finanziari secondo il presente articolo deve essere almeno pari a quello dell'anno precedente l'ottenimento di tali aiuti finanziari. Questo importo minimo è adeguato almeno ogni cinque anni all'indice nazionale dei prezzi al consumo. Sono fatte salve riduzioni delle tasse in caso di comprovata riduzione effettiva dei costi.

⁵ L'UFAC fissa l'aiuto finanziario per ogni zona di tariffazione mediante decisione. Gli importi effettivi per ogni zona di tariffazione sono calcolati con la formula dell'allegato 3.

⁶ L'UFAC può concedere un importo fisso a titolo di aiuto finanziario prima del calcolo secondo il capoverso 5 a determinate zone di tariffazione nelle quali la fornitura di servizi della sicurezza aerea è indispensabile per ragioni di sicurezza a causa di strutture dello spazio aereo particolarmente complesse. Questo importo fisso ammonta al massimo al 30 per cento dei costi non coperti con tasse o contributi secondo gli articoli 31 e 34 delle relative zone di tariffazione.

⁷ Un'impresa di revisione sotto sorveglianza statale secondo l'articolo 7 della legge del 16 dicembre 2005⁴⁴ sui revisori esamina su mandato del fornitore dei servizi di cui all'articolo 27 il conto della sicurezza aerea delle relative zone di tariffazione.

⁸ Se il conto secondo il capoverso 7 evidenzia che in un determinato anno l'aiuto finanziario è stato superiore ai costi non coperti da tasse e contributi secondo gli articoli 31 e 34, l'eccedenza deve essere restituita alla Confederazione.

Art. 30 Aiuti finanziari della Confederazione per la sicurezza di avvicinamento e di decollo: destinatario dell'aiuto finanziario

¹ L'aiuto finanziario è versato al rispettivo esercente dell'aerodromo.

² L'esercente dell'aerodromo comunica all'UFAC, su richiesta, tutte le indicazioni necessarie per fissare l'ammontare dell'aiuto finanziario.

Art. 31 Partecipazione di altri enti pubblici e di privati ai costi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo

¹ L' esercente dell'aerodromo conduce nella sua sfera d'influenza negoziati con privati e con enti pubblici sul cofinanziamento dei servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo nel suo aerodromo.

² L' esercente dell'aerodromo informa l'UFAC sul risultato dei negoziati.

Sezione 5: Esenzione dalle tasse della sicurezza aerea

Art. 32 Esenzione dalle tasse di rotta

¹ Sono esonerati dalle tasse di rotta:

- a. i voli secondo l'articolo 9 paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1794/2006⁴⁵; per i voli di ricerca o soccorso l'esenzione è limitata ai voli secondo l'ordinanza del 7 novembre 2001⁴⁶ concernente il servizio di ricerche e di salvataggio dell'aviazione civile (ORSA);
- b. i voli svolti esclusivamente per verificare e collaudare equipaggiamenti utilizzati o da essere utilizzati come ausili terrestri alla navigazione aerea; non sono tuttavia esonerati i voli del relativo aeromobile verso un determinato luogo d'impiego;
- c. i voli effettuati esclusivamente secondo le regole di volo a vista (VFR) all'interno della zona di tariffazione considerata.

² D'intesa con il Dipartimento federale degli affari esteri e le Forze aeree, l'UFAC esonera gli aeromobili militari stranieri dalle tasse di rotta su domanda dello Stato d'origine, se alla Svizzera è accordata la reciprocità.

³ L'UFAC esonera i voli a scopo umanitario dalle tasse di rotta.

Art. 33 Esenzione dalle tasse di avvicinamento e di decollo

Sono esonerati dalle tasse di avvicinamento e di decollo:

- a. i voli effettuati esclusivamente per trasportare le seguenti persone in missione ufficiale, se tale situazione è debitamente comprovata dall'indicatore di stato nel piano di volo:
 1. il monarca regnante e i suoi famigliari diretti,
 2. i capi di Stato, i capi e i ministri del Governo;
- b. i voli di ricerca e soccorso secondo l'ORSA⁴⁷;

⁴⁵ Secondo il n. 5 dell'all. 5 dell'Acc. del 21 giu. 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo.

⁴⁶ RS 748.126.1

⁴⁷ RS 748.126.1

- c. i voli svolti esclusivamente per verificare e collaudare equipaggiamenti utilizzati o da essere utilizzati come ausili terrestri alla navigazione aerea; non sono tuttavia esonerati i voli del relativo aeromobile verso un determinato luogo d'impiego.

Art. 34 Assunzione dei costi da parte della Confederazione

¹ I costi cagionati dai voli esonerati dalle tasse secondo gli articoli 32 e 33 sono a carico della Confederazione.

² L'indennizzo si basa sui costi totali dei servizi della sicurezza aerea forniti per questi voli.

³ I servizi della sicurezza aerea forniti per i voli VFR esonerati dalle tasse di rotta secondo l'articolo 32 capoverso 1 lettera c sono indennizzati sulla base dei costi marginali.

Sezione 6: Fissazione e approvazione delle tariffe delle tasse

Art. 35 Consultazione sulle tasse di avvicinamento e di decollo

¹ L'organo incaricato di fissare la tassa consulta gli utenti dell'aerodromo direttamente interessati o le loro associazioni oralmente o per scritto a proposito delle tariffe delle tasse di avvicinamento e di decollo.

² Esso informa gli utenti dell'aerodromo nella circolare d'informazioni aeronautiche (Aeronautical Information Circular, AIC)⁴⁸ al più tardi quattro mesi prima della prevista entrata in vigore della tassa sull'ammontare, sulle modalità della consultazione e su dove ottenere la documentazione relativa alla consultazione.

³ La documentazione relativa alla consultazione contiene almeno le indicazioni sulle basi di costo per il calcolo delle tariffe delle tasse e le rilevanti previsioni sul traffico aereo.

⁴ In caso di consultazione scritta è concesso un periodo per la presentazione dei pareri di almeno un mese dalla data di pubblicazione nell'AIC. In caso di consultazione orale la documentazione relativa alla consultazione deve essere messa a disposizione al più tardi due settimane prima della seduta di consultazione. Ai partecipanti alla consultazione è messo a disposizione un verbale.

Art. 36 Approvazione delle tasse di avvicinamento e di decollo

¹ Il DATEC approva le tariffe delle tasse applicando per analogia l'articolo 15 della legge del 20 dicembre 1985⁴⁹ sulla sorveglianza dei prezzi.

⁴⁸ L'AIC può essere richiesta presso Skyguide (www.skyguide.ch oppure Casella postale 23, 8602 Wangen bei Dübendorf).

⁴⁹ RS 942.20

² L'organo incaricato di fissare la tassa presenta una richiesta motivata all'UFAC all'indirizzo del DATEC al più tardi due mesi e mezzo prima dell'entrata in vigore prevista per la tassa.

³ La richiesta deve contenere tutte le indicazioni e i documenti necessari per valutare l'ammontare delle tasse, in particolare:

- a. i giustificativi dei costi e dei proventi dei servizi di sicurezza aerea;
- b. il volume di traffico previsto;
- c. i pareri delle cerchie consultate.

⁴ Riguardo ai pareri espressi dalle cerchie interessate dalle tasse occorre esporre con le debite motivazioni quali richieste sono state accolte e quali sono state respinte.

⁵ La decisione del DATEC e la data d'entrata in vigore della tariffa delle tasse sono pubblicate nel Foglio federale.

Sezione 7: Finanziamento della sicurezza aerea per i voli militari

Art. 37

¹ I fornitori dei servizi della sicurezza aerea e il fornitore dei servizi di meteorologia aeronautica militare fatturano alle Forze aeree le loro prestazioni a favore dei voli militari.

² Essi determinano le spese presumibili per le prestazioni a favore dei voli militari e informano tempestivamente le Forze aeree prima di allestire il preventivo.

³ I costi per la fornitura del servizio militare di meteorologia aeronautica sono fatturati alle Forze aeree esclusivamente dal fornitore di tali servizi.

Sezione 8: Fatturazione dei servizi della sicurezza aerea

Art. 38 Fornitore del servizio di meteorologia aeronautica e UFAC

¹ Il fornitore del servizio civile di meteorologia aeronautica fattura le sue prestazioni al fornitore dei servizi della circolazione aerea.

² L'UFAC fattura al fornitore dei servizi della circolazione aerea le sue spese nel settore della vigilanza e nel settore dell'organizzazione del servizio della sicurezza aerea compresa la definizione della struttura dello spazio aereo, sempreché tali spese siano coperte da emolumenti riscossi secondo l'ordinanza del 28 settembre 2007⁵⁰ sugli emolumenti dell'Ufficio federale dell'aviazione civile.

³ Il fornitore del servizio civile di meteorologia aeronautica e l'UFAC comunicano i costi presumibili delle loro prestazioni al fornitore dei servizi della navigazione aerea entro il termine impartito da quest'ultimo.

⁵⁰ RS 748.112.11

⁴ Essi rendono conto dei loro costi nell'ambito della procedura di consultazione prescritta per la fissazione delle tasse.

Art. 39 Fornitore dei servizi della circolazione aerea

¹ Il fornitore dei servizi della circolazione aerea fattura le sue prestazioni all'organo responsabile del finanziamento. In caso di controversia esso emana una decisione.

² Esso comunica i costi presumibili delle sue prestazioni al servizio responsabile del finanziamento entro il termine impartito da quest'ultimo.

³ Esso presenta un rendiconto dei costi nel quadro della procedura di consultazione prescritta per fissare le tasse.

Sezione 9: Conto della sicurezza aerea svizzera

Art. 40

L'UFAC allestisce ogni anno il conto della sicurezza aerea svizzera. Quest'ultimo presenta una panoramica su costi e proventi totali dei servizi della sicurezza aerea forniti nello spazio aereo svizzero. Gli organi responsabili del finanziamento dei servizi della sicurezza aerea comunicano all'UFAC le informazioni necessarie.

Capitolo 4:⁵¹

Registrazione di conversazioni di fondo nel servizio della sicurezza aerea

Art. 40a Responsabilità e settore d'utilizzo

¹ Il fornitore dei servizi di navigazione aerea per il traffico aereo civile può registrare, mediante un sistema idoneo (*Ambient Voice Recording Equipment, AVRE*), conversazioni e rumori di fondo negli ambienti adibiti al traffico aereo ai fini delle inchieste sugli infortuni aeronautici e gli incidenti gravi ai sensi dell'articolo 1 dell'ordinanza del 23 novembre 1994⁵² concernente le inchieste sugli infortuni aeronautici e incidenti gravi.

² Esso gestisce la collezione di dati allestita con l'AVRE ed è il servizio responsabile della protezione dei dati.

³ Esso può impiegare l'AVRE unicamente nei posti di lavoro di persone che forniscono i servizi di controllo del traffico aereo (controllori del traffico aereo interessati).

⁴ Esso assicura che per i controllori del traffico aereo interessati, oltre a detti posti di lavoro, siano disponibili uffici e locali di riposo non sorvegliati.

⁵¹ Introdotta dal n. I dell'O del 14 giu. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1919).

⁵² RS **748.126.3**

Art. 40b Obbligo di informare

¹ Il fornitore dei servizi di navigazione aerea deve informare il proprio personale dell'utilizzo di un AVRE prima di metterlo in servizio o prima che il personale assuma un impiego quale controllore del traffico aereo interessato.

² Esso informa il proprio personale in merito ai cambiamenti dell'ambito di utilizzazione del sistema di registrazione.

Art. 40c Disponibilità e durata di conservazione delle registrazioni

¹ Il fornitore dei servizi di navigazione aerea provvede alla completa disponibilità delle registrazioni dell'AVRE nel caso di un infortunio aeronautico o di un incidente grave.

² Esso è tenuto a conservare le registrazioni per 30 giorni.

³ Esso cancella le registrazioni non appena scaduta la durata di conservazione. Se avviene un infortunio aeronautico o un incidente grave, le registrazioni che verosimilmente sono legate all'evento possono essere cancellate soltanto con il nullaosta del Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni (SISI).

Art. 40d Accesso alle registrazioni

¹ Il fornitore dei servizi di navigazione aerea può accedere alle registrazioni e ai pertinenti dati marginali dell'AVRE soltanto:

- a. per renderli accessibili al SUSI per i fini menzionati nell'articolo 40a capoverso 1;
- b. se ciò è indispensabile ai fini della manutenzione.

² Se si tratta di registrazioni di un impianto militare, dopo l'avvenuto nullaosta da parte delle Forze aeree il fornitore dei servizi di navigazione aerea rende accessibili i dati al SUSI, per quanto ciò sia possibile per ragioni di tutela del segreto militare.

Art. 40e Servizio di mediazione

¹ Il fornitore dei servizi di navigazione aerea designa un servizio di mediazione. A tale scopo consulta preliminarmente le associazioni del personale dei controllori del traffico aereo interessati. Comunica all'UFAC e al SUSI la designazione del servizio di mediazione.

² Il servizio di mediazione è un interlocutore e un intermediario neutrale per questioni inerenti all'AVRE.

³ Nel caso di una procedura di valutazione, esso funge da intermediario tra il fornitore dei servizi di navigazione aerea e i controllori del traffico aereo interessati.

Art. 40f Valutazione

¹ Le registrazioni dell'AVRE possono essere valutate soltanto dal SUSI. Esso valuta le registrazioni unicamente per i bisogni dell'inchiesta su un infortunio aeronautico o su un incidente grave.

² Il fornitore dei servizi di navigazione aerea, i controllori del traffico aereo interessati e il servizio di mediazione hanno diritto di prendere parte alla procedura di valutazione delle registrazioni. Lo stesso vale per le Forze aeree, se l'incidento aeronautico o l'incidento grave concerne velivoli od organi militari.

³ I controllori del traffico aereo interessati possono farsi accompagnare da un rappresentante della loro associazione del personale negli atti procedurali.

⁴ Il fornitore dei servizi di navigazione aerea è tenuto a sostenere sotto il profilo tecnico i lavori di valutazione del SUSI. A tale scopo, in caso di necessità e nei limiti delle possibilità aziendali, mette a disposizione la propria infrastruttura, in particolare per l'ascolto delle registrazioni.

⁵ Le informazioni e le conoscenze acquisite nell'ambito della procedura di valutazione possono essere utilizzate unicamente per provvedimenti volti a migliorare la sicurezza del volo o dell'esercizio. Le informazioni che non servono a tali scopi, in particolare quelle riguardanti la vita professionale e privata che non sono legate all'evento oggetto dell'inchiesta, nonché le informazioni soggette alla tutela del segreto militare non possono essere utilizzate in nessun caso.

Art. 40g Provvedimenti di protezione tecnici e organizzativi

¹ Il fornitore dei servizi di navigazione aerea provvede affinché l'AVRE garantisca, conformemente allo stato della tecnica, la disponibilità, l'integrità, la completezza e la confidenzialità per l'intera durata dell'esercizio. I lavori di sviluppo e manutenzione possono pregiudicare l'esercizio soltanto per breve tempo.

² Il fornitore dei servizi di navigazione aerea protegge le registrazioni dell'AVRE contro la perdita, l'accesso di terzi non autorizzati e le manipolazioni.

³ Stabilisce in un regolamento le condizioni tecniche e organizzative dell'AVRE prima di metterlo in servizio. A tale scopo consulta preliminarmente le associazioni del personale dei controllori del traffico aereo interessati.

⁴ Il regolamento disciplina in particolare:

- a. i posti di lavoro e le aree di funzionamento nei quali verrà installato l'AVRE;
- b. le autorizzazioni di installazione e di manutenzione del sistema;
- c. le autorizzazioni di cancellazione delle registrazioni;
- d. la tenuta di verbali sulla verificabilità di tutte le modifiche apportate al sistema e alle sue registrazioni;
- e. le autorizzazioni di accesso in caso di infortunio aeronautico o incidente grave;
- f. la designazione e il finanziamento del servizio di mediazione;
- g. il coordinamento con il SUSI nella procedura di valutazione.

⁵ Le autorizzazioni di cui al capoverso 4 lettere b, c ed e possono essere rilasciate unicamente a impiegati del fornitore dei servizi di navigazione aerea.

Art. 40h Confidenzialità

Tutte le persone che si occupano dell'installazione, della manutenzione, della gestione, della valutazione e della cancellazione di registrazioni dell'AVRE devono trattare in modo confidenziale le informazioni e i dati marginali acquisiti, in particolare le dichiarazioni e i contenuti delle intercettazioni.

Art. 40i Rapporto

Il fornitore dei servizi di navigazione aerea presenta ogni anno all'UFAC un rapporto sull'utilizzo dell'AVRE.

Art. 40j Deroga in caso di altre disposizioni legali in materia di trasmissione, valutazione e conservazione di registrazioni

In deroga alle disposizioni del presente capitolo, le autorità competenti possono in particolare disporre la trasmissione, la valutazione o la conservazione di registrazioni dell'AVRE, sempreché una legge lo preveda.

Art. 40k Disposizioni penali

Ai sensi dell'articolo 91 capoverso 1 lettera i LNA, è punito chiunque:

- a. manipola registrazioni;
- b. non rispetta le prescrizioni sulla durata di conservazione e sulla cancellazione;
- c. accede a registrazioni senza esserne autorizzato, utilizza o trasmette registrazioni, informazioni o dati marginali, oppure viola l'obbligo di trattare questi ultimi in modo confidenziale;
- d. non rispetta le prescrizioni sui provvedimenti di protezione tecnici e organizzativi.

Capitolo 5:⁵³ Disposizioni transitorie**Art. 41**

¹ Tutti gli aerodromi della categoria II ai quali Skyguide, o una società che opera sotto la sua responsabilità, garantisce i servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo costituiscono fino al 31 dicembre 2015 una zona di tariffazione unitaria. In deroga all'articolo 27 Skyguide è responsabile del finanziamento dei servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo in questa zona di tariffazione. In deroga all'articolo 30 gli aiuti finanziari concessi a questa zona di tariffazione conformemente all'articolo 29 sono versati fino al 31 dicembre 2015 a titolo d'indennizzo a Skyguide. L'UFAC conclude a questo scopo un accordo d'indennizzo con Skyguide.

⁵³ Originario Cap. 4. Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 giu. 2011, in vigore dal 1° ago. 2011 (RU 2011 3503).

² In deroga all'articolo 11 l'UFAC può autorizzare su richiesta di Skyguide fino al 31 dicembre 2015 sovvenzioni incrociate tra la categoria di aerodromi I e la zona di tariffazione comune secondo il capoverso 1. Gli utenti degli aeroporti nazionali o i loro rappresentanti devono essere consultati prima della presentazione della domanda.

³ Fino al 31 dicembre 2015 Skyguide può fissare, in deroga all'allegato V del regolamento (CE) n. 1794/2006, le tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo della categoria I per gli aeromobili fino a un peso massimo al decollo di 30 tonnellate.

⁴ L'UFAC allestisce per la prima volta il conto della sicurezza aerea svizzera (art. 40) per l'esercizio 2016.

Art. 42 Diritto previgente: abrogazione

Sono abrogate:

- a. l'ordinanza del 18 maggio 1988⁵⁴ concernente il servizio della sicurezza aerea;
- b. l'ordinanza del 10 settembre 1986⁵⁵ istitutiva della tassa federale di sicurezza aerea;
- c. l'ordinanza del 23 agosto 1989⁵⁶ concernente la creazione di zone regolamentate intorno ad aerodromi militari.

Art. 43 Entrata in vigore

¹ La presente ordinanza entra in vigore il 1° gennaio 1996.

² L'articolo 12 è valido fino al 31 marzo 2020.

⁵⁴ [RU 1988 940, 1992 2399]

⁵⁵ [RU 1986 1683]

⁵⁶ [RU 1989 1761]

*Allegato 1*⁵⁷
(art. 2 cpv. 2)

Compiti di sicurezza aerea affidati a Skyguide

- 1 *Servizio del controllo del traffico aereo*
 - 1.1 Controllo regionale dello spazio aereo svizzero e, nella misura in cui lo prevedano accordi bilaterali, dello spazio aereo estero vicino alla frontiera.
 - 1.2 Controllo d'avvicinamento e di decollo per gli aerodromi di Berna-Belp, Ginevra e Zurigo nonché per altri aerodromi designati dall'UFAC aperti ai voli strumentali o, nella misura in cui lo prevedano accordi bilaterali, per lo spazio aereo estero vicino alla frontiera.
 - 1.3 Controllo d'aerodromo per gli aerodromi di Berna-Belp, Ginevra, Lugano e Zurigo nonché per altri aerodromi designati dall'UFAC aperti ai voli strumentali.
 - 1.4 Disciplinamento del flusso del traffico aereo nello spazio aereo svizzero e, nella misura in cui lo prevedano accordi bilaterali, nello spazio aereo estero vicino alla frontiera.
- 2 *Servizio d'informazione di volo*
- 3 *Servizio d'allarme*
 - 3.1 *Servizio d'allarme e sostegno delle unità AIS aerodromo nello svolgimento di questo compito*
- 4 *Servizio delle telecomunicazioni aeronautiche*
- 5 *Ufficio di pista dei servizi del traffico aereo (ARO)*
- 6 *Servizio d'informazione aeronautica*
- 7 Servizio tecnico concorrente l'installazione, l'esercizio e la manutenzione delle apparecchiature di sicurezza aerea nonché di altri apparecchi installati da MeteoSvizzera.
- 8 *Servizio di calibrazione delle assistenze radio alla navigazione*
- 9 *Servizi speciali per la salvaguardia della sovranità sullo spazio aereo*

⁵⁷ Originario: all. Introdotto dal n. II dell'O del 24 gen. 2001, in vigore dal 1° gen. 2001 (RU 2001 514).

-
- 10 Servizio di valutazione delle procedure di volo
- valutazione sistematica delle procedure di rotta, di avvicinamento e di decollo secondo le regole del volo strumentale, nonché loro elaborazione e modifica nella misura in cui tale compito corrisponda ad un'esigenza operativa riconosciuta e i servizi del controllo del traffico aereo vengano effettuati da Skyguide o su incarico di quest'ultima. Nel dubbio, la decisione spetta all'UFAC.

*Allegato 2*⁵⁸
(art. 22 e 25)

Categorie di aerodromo

Categoria I

I seguenti aerodromi rientrano nella categoria I conformemente all'articolo 22:

- a. aeroporto nazionale di Ginevra;*
- b. aeroporto nazionale di Zurigo.*

Categoria II

I seguenti aerodromi rientrano nella categoria II conformemente all'articolo 25:

- a. aerodromo regionale di Berna-Belp;*
- b. aerodromo di Buochs;*
- c. aerodromo regionale di Grenchen;*
- d. aerodromo regionale di La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures;*
- e. aerodromo regionale di Lugano-Agno;*
- f. aerodromo regionale di Samedan;*
- g. aerodromo regionale di Sion;*
- h. aerodromo regionale di San Gallo-Altenrhein.*

⁵⁸ Introdotta dal n. II dell'O del 29 giu. 2011, in vigore dal 1° ago. 2011 (RU **2011** 3503).

*Allegato 3*⁵⁹
(art. 29 cpv. 5)

Formula per la ripartizione degli aiuti finanziari della Confederazione per la sicurezza di avvicinamento e di decollo

La ripartizione degli aiuti finanziari della Confederazione per la sicurezza di avvicinamento e di decollo secondo l'articolo 29 è calcolata mediante la formula enunciata qui di seguito.

- a) Passo 1:

$$H_{FP} = M \cdot ax$$

H_{FP} = Aiuto finanziario per aerodromo regionale

M = Crediti annuali accordati provenienti dai proventi dall'imposta sugli oli minerali

$$ax = (0.3 \cdot L) + (0.2 \cdot C) + (0.1 \cdot B) + (0.2 \cdot I) + (0.2 \cdot G)$$

L = rapporto fra il numero di voli di linea in un determinato aerodromo e la somma dei voli di linea di tutti gli aerodromi che hanno chiesto un aiuto finanziario.

C = rapporto tra il numero di voli charter in un determinato aerodromo e la somma dei voli charter di tutti gli aerodromi che hanno chiesto un aiuto finanziario.

B = rapporto tra il numero di voli esentati da tasse in un determinato aerodromo e la somma dei voli esentati da tasse di tutti gli aerodromi che hanno chiesto un aiuto finanziario.

I = rapporto tra il numero di voli secondo le regole del volo strumentale (voli IFR) in un determinato aerodromo e la somma dei voli IFR di tutti gli aerodromi che hanno chiesto un aiuto finanziario.

G = rapporto tra il totale dei movimenti di volo in un determinato aerodromo e la somma dei movimenti di voli di tutti gli aerodromi che hanno chiesto un aiuto finanziario.

⁵⁹ Introdotta dal n. II dell'O del 29 giu. 2011, in vigore dal 1° ago. 2011 (RU 2011 3503).

b) Passo 2:

Nel caso in cui, in base al calcolo secondo il passo 1, risulta che a un aerodromo spetterebbe un importo più elevato dell'insufficienza di copertura presumibile (i costi meno i proventi delle tasse e meno i contributi secondo gli articoli 31 e 34) nel settore dei servizi della sicurezza aerea, l'eccedenza sarà ripartita in proporzione, in base alla formula esposta al passo 1, tra gli altri aerodromi che hanno chiesto un aiuto finanziario e che dopo la prima ripartizione non hanno ancora una copertura sufficiente.